

船舶インシデント調査報告書

平成29年8月24日
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

インシデント種類	運航不能（機関故障）
発生日時	平成28年9月14日 13時30分ごろ
発生場所	北海道稚内市野寒布岬西方沖 稚内灯台から真方位293° 10海里付近 (概位 北緯45° 30.9′ 東経141° 25.6′)
インシデントの概要	漁船第二弘氣丸は、航行中、主機の運転ができなくなり、運航不能となった。
インシデント調査の経過	平成29年1月25日、主管調査官（函館事務所）を指名 原因関係者から意見聴取実施済
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等	漁船 第二弘氣丸、19トン FK2-2301（漁船登録番号）、株式会社弘氣丸 第210-50207号（船舶検査済票の番号）
乗組員等に関する情報	船長、一級小型・特殊・特定
負傷者	なし
損傷	なし
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南南西、風力 3、視界 良好 海象：海上 平穏
インシデントの経過	本船は、いか釣り漁の操業の目的で稚内市稚内港を出港し、北海道礼文町礼文島東北東方沖を航行中、逆転減速機の作動不良により、主機が運転できなくなって運航不能となった。 本船は、近くを航行中の僚船にえい航されて稚内港に戻った。 本船は、帰港後、機関整備業者が主機及び逆転減速機の点検を行ったところ、主機と逆転減速機をつなぐ弾性継手の緩衝ゴム部の破損、逆転減速機のケースの破損による作動油の漏洩、及び前後進のクラッチ板の焼損が判明した。
分析	本船は、礼文島東北東方沖を航行中、逆転減速機のケースが破損して作動油が漏洩したことから、油量が減少して前後進のクラッチ板が焼損し、主機の運転ができなくなって運航不能となったものと考えられる。 本船は、主機と逆転減速機をつなぐ弾性継手の緩衝ゴム部が破損したことから、逆転減速機が負荷に耐えきれず、また、逆転減速機の入力軸の軸心がずれ、各歯車及び逆転減速機のケースに過大な歪みが生じ、逆転減速機のケースが破損して作動油が漏洩した可能性があると考えられる。
原因	本インシデントは、本船が、礼文島東北東方沖を航行中、逆転減速機のケースが破損して作動油が漏洩したため、油量が減少して前後進

	<p>のクラッチ板が焼損し、主機の運転ができなくなったことにより発生したものと考えられる。</p>
参考	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none">・ 逆転減速機の作動油の油量は、常時、確認すること。・ 主機及び逆転減速機の継手部は、入渠工事時に点検を実施することが望ましい。